danken, die aus dem Werke gezogen werden kann. Mit Vergnügen stellen wir das Buch in unsere Bibliothek ein.

— e. ***Revue du droit international et de legislation comparée 1. Année*** 1869. N. 1. Diese von den H. Asser in Amsterdam, Rolin Jaequmyns in Gent und Westlake in London begonnene Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft wird wirklich „einem Bedürfniss entsprechen", wenn sie von den erforderlichen Kräften in den verschiedenen Ländern unterstüzt wird. Auf der Liste der Mitarbeiter figuriren Namen ersten Ranges, wie Laurent und Laboulaye; die Liste des zweiten Heftes wird die englischen und amerikanischen Mitarbeiter anzeigen. Mit den besten Wünschen für ein langes Gedeihen begrüssen wir die Unternehmung, deren Schwierigkeiten die Herausgeber vermuthlich gut überlegt haben.

— e. **Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen, bearbeitet von dem technischen Eisenbahnbureau des Ministeriums für Handel, Band XV.** Berlin 1868. Dieser Folioband enthält nach dem Stande zu Ende des J. 1867 eine Menge Daten, welche für die Oekonomik des Eisenbahnwesens von grossem Werthe sind; die Daten umfassen jedoch die annectirten Provinzen noch nicht. Wir theilen einige wichtigere Ziffern mit:

	A) Staatsbahnen.	B) Privatbahnen unter Staatsverwaltung.	C) Privatbahnen.	D) A—C zusammen	
Gesammtlänge	246,7	201,8	505,8	953,9	Ml.
zweigeleisig	90,8	50,1	209,4	350,5	„
Anlagekapital	128,4	122,2	269,7	520,4	Mill. Th.
per Meile	520518	615045	538318	549795	Thlr.
Betriebsausgabe pro Meile	36024	36792	33539	34864	Thlr.

Länge, Anlagekosten, Transportmittel, Betriebsergebnisse werden dann für jedes Jahr des Bestandes und für jede Bahn bis zum Stande zu Ende des J. 1867 speciell nachgewiesen. — Die Beschaffung des Kapitals bei den Privatbahnen geht aus folgender Uebersicht (S. 118) hervor für Ende 1867.

Stammactien und Stammprioritätsactien	286,7 Mill. Th.					
	$3^1/_2$ %	4%	$4^1/_3$ %	$4^1/_2$ %	5%	
Prioritätsobligationen:	28,5	110,4	0,252	144,4	10,1,	zus. 293,7 Mill. Th.
Actien- und Prioritätsobligationen	580,5 Mill. Th.					

Hievon waren bis Ende 1867 amortisirt:

	Stammactien	Prioritäts-Oblig.	Zusammen
	2,3	10,6	13,0 Mill. Th.
wurden im J. 1867 amortisirt	563100	1,168200	1,731,300 Thlr.

— Besonderes Interesse bietet der Nachweis der Baukapitalverwendung nach den einzelnen Bautiteln. Wir vergleichen hiebei zwei Staatsbahnen, die eine (Ostbahn) in der Ebene, die andere (schlesische Gebirgsbahn) eine Gebirgsbahn.

	Ostbahn %	schlesische G. B. % des Baukapitals.
1) Grunderwerb	7,9	7,97
2) Erdarbeiten, Böschungen und Futtermauern	11,77	19,86
3) Einfriedigungen	0,19	0,28
4) Wegübergänge	0,88	7,22
5) Brücken und Durchlässe	18,21	11,65
6) Oberbau	23,50	22,85
7) Signale	1,91	—
8) Bahnhöfe u. Wärterwohnungen	13,12	8,18
9) ausserordentl. Anlagen	0,82	—
10) Betriebsmittel	15,12	15,17
11) Verwaltung u. Zinsen während der Bauzeit	2,82	4,38
12) Insgemein	3,67	— [1]).

— Interessant ist unter Vielem Anderem auch der Nachweis der Einnahmen in ihrer Vertheilung auf den Localverkehr und den directen Verkehr mit anderen Bahnen. Für alle preussischen Bahnen war die Einnahme 18,8 Mill. Thlr., 12,2 im Localverkehr, 6,6 im directen Verkehr mit anderen Bahnen. Durchgehends überwiegt der Localverkehr und zwar weitaus.

Eingesendete Schriften [2]):

R. Koch, zur Reform des preussischen Concursrechtes. Berlin 1868.

---

1) Die mit — bezeichneten Titel stecken bei dieser Bahn in anderen Titeln.

2) Auf einige im Nachstehenden nicht genannte Schriften juridisch-publicistischen Inhalts, die uns zugekommen, wird näher eingegangen werden.